

Rennbericht 12H MUGELLO vom 13.-15. März 2015

Endlich ging es auch mit der Rennerei in Europa wieder los. In der schönen Landschaft der Toskana waren wieder 12H MUGELLO angesagt.

Unsere beiden SLS kamen direkt von Widberg Motorsport nach Italien, nachdem der Unfallwagen aus Dubai in einer Blitzaktion wieder fertiggestellt werden konnte. BMW Bob kam mit Bernd aus Deutschland, perfekt vorbereitet nach seinem Klassensieg in Dubai.

Das Team trudelte vereinzelt im Verlaufe des Mittwoch und Donnerstag ein. Die Boxe wurde eingerichtet, das Teamzelt mit der Küche wurde aufgestellt und die Autos erhielten den letzten Schliff.

Am Donnerstag gab es verschiedene Trainingseinheiten. Diese wurden genutzt, um die beiden SLS auf das Rennen vorzubereiten. Kenneth und Christiaan fuhren solange damit, bis die letzten Mätzchen bereinigt waren.

Bernd hatte noch sein neues „Spielzeug“ dabei, welches ausgiebig am Morgen getestet wurde. Dann am Nachmittag fuhr erst Bernd einige Testrunden mit Bob, um ihn dann an unseren Gast-Fahrer Lars zu übergeben. Lars fühlte sich auf Anhieb wohl und so konnten wir optimistisch für das Rennen sein.

Nach einem leckeren und gemütlichen Abendessen, gekocht von Réne und Francesca gingen die meisten von uns früh ins Bett, um für die Renntage fit zu sein.

Am Freitagmorgen ging es schon früh los mit der Fahrerbesprechung. Direkt im Anschluss stand das freie Training an gefolgt vom Qualifikationstraining. Der Start zum ersten Teil des Rennens war bereits auf 14 Uhr angesetzt.

Wir entschieden uns, unsere Pflichtrunden im freien Training zu fahren, damit die Profis im Qualifikationstraining ans Steuer konnten.

Die neue Aufteilung des Rennens (4h und 8h) war eine neue Herausforderung für unsere Strategen. Der Vorsprung oder Rückstand nach Teil 1 würde nur in Runden gerechnet. Demzufolge waren die Taktiken klar definiert: der SLS würde voll auf Angriff fahren (Rundengewinn), und der BMW sollte keine Runde verlieren. Damit würde für den BMW am Samstag alles von vorne beginnen. Soweit die Theorie!

Den Start machten Christiaan (#9), Michael (#10) und Bernd (#75). Bernd hängt sich an die Klassenspitze. Dann übernahm Lars das Steuer und fuhr seinen ersten Renneinsatz auf dieser Piste. Christiaan übergab die #9 nach einem souveränen Stint Kenneth weiter. Dann übernahm das Steuer Michael, welcher ja bereits den Start mit der #10 machte und diese dann an Roli übergab. Chantal durfte dann die #9 über die Ziellinie fahren und in den Parc Fermé stellen. In der Zwischenzeit drehte auch noch Kenneth seine Runden und stellte die #10 in den Parc Fermé. Wir mussten feststellen, dass die Aufteilung von 5 Fahrern auf 2 Autos mit Einhaltung der Maximalfahrzeiten, Mindestruhezeiten und Limitation der Fahrzeit aufgrund des Benzinverbrauchs gar nicht so unkompliziert ist.

Zwischenresultat:

Gestartet: 72 Fahrzeuge, davon 72 gewertet

#9 (A6 Pro):	Gesamtrang: 8 Rückstand auf Klassenführenden: 3 Runden	Klassenrang: 6	gefahrte Runden: 111
#10 (A6 Pro AM):	Gesamtrang: 12 Rückstand auf Klassenführenden: 1 Runde	Klassenrang: 2	gefahrte Runden: 110
#75 (A5):	Gesamtrang: 36 Rückstand auf Klassenführenden: 2 Runden	Klassenrang: 2	gefahrte Runden: 104

Durch die Parc Fermé Bedingungen, welche bis zum Neustart am Samstag anhielten, durfte niemand mehr an den Autos arbeiten. Wir überlegten uns noch neue Taktiken für den Zweiten Teil des Rennens. Danach gab es für alle ein gemütliches Abendessen im Casa Réne, eine kleine Bierrunde im Hotel und ein frühes zu Bett gehen, um für den nächsten Tag mit vielen Überraschungen gewappnet zu sein.

Da es fast gefroren war über Nacht, mussten die Fahrzeuge langsam „aufgetaut“ werden. Martin durfte den Start im BMW fahren und die SLS wurden von Kenneth und Christiaan gefahren. Der Start war dann das grosse Chaos. Im Gegensatz zu letztem Jahr gab es in den Aufwärmrunden keine Probleme, jedoch kurz nach dem Start drehte sich Kenneth (wurde von einem anderen SLS angestossen) und musste das gesamte Feld vorbeilassen. Nach und nach kämpfte er sich in seinem Stint wieder nach vorne. Das Podium war allerdings in die Ferne gerutscht...

Der BMW fuhr erst problemlos eine Stunde, bis dann plötzlich die Leistung nachliess. Martin musste über die Abkürzung in die Box fahren. Der Schaden konnte behoben werden und Bernd machte sich auf die Aufholjagd. Auch die Klassengegner hatten Probleme und so befanden sich alle drei Teams innerhalb von 2 bis drei Runden. Als Lars den Bob übernahm, lagen wir auf Platz zwei und hatten nur noch den Über-BMW von den Duller Motorsport vor uns. Zuerst musste noch ein Ölschlauch repariert werden, bevor es losging. Aber eben nicht lange – nach einer halben Runde gab es mit dem Drittplatzierten aus unserer Klasse einen Unfall. Beide landeten im Kies und mussten durch Traktoren „gerettet“ werden. Leider versperrte ein Pizzakurier die Rettungsgasse!? So gingen uns wertvolle Minuten verloren. Der BMW wurde repariert (linke Seite eingedrückt) und Lars konnte das Rennen wieder aufnehmen.

Martin war nun an der Reihe. Nach ca. 10 Minuten sah er dann den 3. Platzierten am Seitenrand stehen. Damit sollten wir sicher auf dem zweiten Platz sein, oder? Hektisches Funken zwischen Fahrer und Box, dass noch hektischer wurde, als auch plötzlich auch der Duller BMW stand. Nun ging das Rechnen los: wie viel mussten wir aufholen, damit es für den Klassensieg reichen würde? Wie schwer war das andere Auto kaputt? Wird er wieder fahren? Die Spione teilten mit, dass er wieder ins Renngeschehen eingreifen würde und wir nach den 12 Stunden in der gleichen Runde ins Ziel kommen würden. Da Bernd unser schnellster Fahrer war, liessen wir ihn den Schlussturn fahren und er machte die Attacke. Er schaffte es wirklich, in der gleichen Runde, aber vor dem anderen BMW zu bleiben, aber eben, da war ja das noch mit der Abkürzung – eine Strafrunde und deshalb waren wir „nur“ Zweiter.

Die Gesichter von den Duller Motorsportfahrern hätte man fotografieren müssen, als sie uns zum Sieg gratulieren wollten und wir ihnen mitteilten, dass sie gewonnen hätten. Sie dachten, dass die Schweizer die Österreicher veräppeln würden, aber als endlich die Siegerehrung war, glaubten sie es endlich. Und ehrlich gesagt, sie haben es verdient. Die Reparatur war punktgenau fertig und der Schlussfahrer setzte ein wahres Feuerwerk ab und brannte schnelle Zeiten in den Asphalt.

Bei den SLS lief es schon fast wie immer. Kaum Probleme oder Zwischenfälle. Naja, sieht man mal von einem fast verlorenen Hinterrad, 2 Kollisionen und einer Losfahrt auf 3 Rädern ab.

Diese Dinge sind wir uns ja leider schon gewöhnt. Ganz neu war aber Michaels Stint in Christiaans Sitzschale. Der Helm war in den Überrollbügel eingeklemmt, die Knie waren angezogen und das Steuerrad schliff an seinem Bauch.

Chantal dachte Michael sei durchgedreht, als er nach seinem Stint statt auszusteigen, fluchend im Sitz rumzappelte. Als sie dann verstand, dass er schlichtweg nicht aus dem zu engen Auto kommt, versuchte sie seinen Kopf unter dem Überrollbügel durchzudrücken. Das klappte nicht. Dann mussten wir Michael an den Füssen aus dem Auto ziehen (Kopfkino: Michaels Hintern in Christiaans Sitzschale. Das will man nicht wirklich sehen).

Mit der #9 in der A6 Pro klasse konnten wir die Rundenzeiten der beiden Führenden nicht mitgehen, so dass wir uns auf das Halten des 3. Ranges konzentrierten. Das wäre beinahe schief gegangen (wegen dem erwähnten fast Radverlust), ging sich aber noch aus.

Mit der #10 in der A6 Pro-AM Klasse hielten wir lange den Abstand auf den Car Collection SLS, bis sie an diesem gegen Rennende einen Schaden an der Radaufhängung reparieren mussten. Dadurch konnte Chantal den SLS souverän auf P1 in der Klasse ins Ziel fahren.

Es zeigte sich also erneut, dass wir mit unserer Fahrerbesetzung und den 2 SLS immer für einen Podiumsplatz gut sind.

Resultate

Gestartet: 72 Fahrzeuge, davon alle gewertet

#9 (A6 Pro):	Gesamtrang: 3	Klassenrang: 3	gefahrne Runden: 333
	Rückstand auf Klassenführenden: 9 Runden		
#10 (A6 Pro AM):	Gesamtrang: 8	Klassenrang: 1	gefahrne Runden: 325
	Rückstand auf Gesamführenden: 17 Runden		
#75 (A5):	Gesamtrang: 43	Klassenrang: 2	gefahrne Runden: 281
	Rückstand auf Klassenführenden: 1 Runde		

An der Siegesfeier konnten wir - Hofor Racing und Hofor Küpper Racing - mit drei Autos viermal aufs Podest. Nach der Sektsauerei auf dem Postest, freuten sich wie immer die Mechaniker über den übriggebliebenen Sekt und machten mit der Sauerei weiter. Danach genossen wir noch das letzte mal ein leckeres Abendessen von Réne und seiner Crew, bevor es dann ans zusammenpacken ging. Einige fuhren in der Nacht schon nach Hause. Der andere Teil der Crew feierte noch bis spät in die Nacht im Hotel weiter.

Wir Fahrer (Chantal, Bernd, Christian, Kenneth, Lars, Roland, Michael und Martin) bedanken uns bei der super Küpper und Widberg Crew für den tollen Einsatz. Ebenfalls ein grosses Dankeschön an die Superküche mit Francesca und Rene!

Im Namen des gesamten Teams bedanken wir uns bei allen Sponsoren, Gönnern und den vielen gedrückten Daumen.

Hofor Racing

18.März 2015



Hofor Racing – Resultate 2014

Rennen		Distanz	Anzahl Teil- nehmer	BMW - SPEEDY			BMW - QUICK			SLS - FAST			SLS - RAPID			BMW Küpper Racing		
				# (Klasse)	Anzahl Gegner	Position Klasse (Gesamt)	# (Klasse)	Anzahl Gegner	Position Klasse (Gesamt)	# (Klasse)	Anzahl Gegner	Position Klasse (Gesamt)	# (Klasse)	Anzahl Gegner	Position Klasse (Gesamt)	# (Klasse)	Anzahl Gegner	Position Klasse (Gesamt)
		Schnellste Teamrunde: Fahrer - in Runde (Streckezustand)			Schnellste Teamrunde: Fahrer - in Runde (Streckezustand)			Schnellste Teamrunde: Fahrer - in Runde (Streckezustand)			Schnellste Teamrunde: Fahrer - in Runde (Streckezustand)			Schnellste Teamrunde: Fahrer - in Runde (Streckezustand)				
08.-10.01.	24H DUBAI	24h	89										#9 (A6 Pro)	12	Ausfall	#75 (A5)	5	1 (34)
13.-14.03.	12H MUGELLO	12h								#9 (A6 Pro)		3 (3)	#10(A6 AM)		1 (8)	#75 (A5)	3	2
										Christiaan - T1 2 (trocken)	1:51.729	Christiaan - T2 3 (trocken)	1:51.147			Bernd - T2 46 (trocken)		2:06.194
28.03.	1. Lauf VLN	4h																
25.04.	2. Lauf VLN	4h																
14.-17.05.	24h Nürburgring	24h																
29.-30.05.	12H ZANDVOORT	12h																
20.06.	3. Lauf VLN	4h																
04.07.	4. Lauf VLN	4h																
10.-12.07.	24H PAUL RICARD	24h																
01.08.	5. Lauf VLN	4h																
22.08.	6. Lauf VLN	4h																
28.-30.08.	24H Zolder	24h																
04.-06.09.	24H BARCELONA	24h																
05.09.	7. Lauf VLN	6h																
03.10.	8. Lauf VLN	4h																
09.-10.10.	12H EPILOG BRNO	12h																
17.10.	9. Lauf VLN	4h																
31.10.	10. Lauf VLN	4h																